Débats des Communes

TROISIÈME SESSION, QUATRIÈME PARLEMENT.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN

DISCOURS DE Sir JOHN A. MACDONALD.

OTTAWA, 17 JANVIER, 1881.

Sir JOHN A. MACDONALD. M. l'Orateur, vendredi dernier, je me proposais de faire quelques observations au sujet de l'amendement alors entre vos mains. Mais, par malheur pour moi et heureusement peut-être pour la Chambre, j'étais trop indisposé pour m'acquitter de cette tâche et je dus quitter la salle. Quoiqu'il en soit, cette motion est réglée. La discussion du contrat a déjà duré longtemps, mais elle est encore à l'ordre du jour, et avec votre bienveillante permission et celle de la Chambre, je ferai quelques observations—elles ne seront pas longues—sur la question soulevée ainsi et définie dans la résolution et l'amendement, et le débat auquel elle a donné lieu.

En premier lieu, M. l'Orateur, je voudrais parler de l'attitude prise par le gouvernement au sujet de toute cette question. Il est vrai qu'on l'a discutée *ad nauseam*, dans cette Chambre et dans le pays; mais vu la position que j'occupe, il ne me semble pas hors de propos, oiseux ou inutile de rappeler à l'attention de la Chambre certains faits relatifs à l'état actuel de cette grande entreprise, et en le faisant, je dois offrir mes excuses les plus humbles et les plus respectueuses au collègue qui siége auprès de moi, à l'honorable ministre des Chemins de fer, parce qu'il a mainte fois traité la question d'une manière que je puis envier, mais que je n'ai point l'espoir d'égaler. On sait que du moment où la Colombie anglaise entra dans la Confédération—et je n'ai pas besoin de lire les journaux de la Chambre pour prouver le fait—les deux chambres du parlement d'alors se prononcèrent formellement en faveur du projet de faire construire le chemin de fer du Pacifique canadien par une compagnie légalement constituée. Commençons au point de départ, passons en revue toute la discussion, toute la conduite des deux gouvernements qui ont eu à s'occuper de ce projet, nous constatons que c'est là le fil de la question et qu'il en relie tous les détails de telle sorte que toute modification le brise complètement. Dans le pays et dans cette Chambre, tous les hommes sérieux ont compris que si nous étions assez heureux, si le Canada avait assez de crédit sur le marché où se réunissent les principaux capitalistes, pour en induire quelques-uns à se charger de cette grande entreprise, nous aurions obtenu un grand avantage pour le Canada.

Telle était l'idée qui inspira notre législation en 1872. Les mesures de l'administration qui nous succéda étaient basées sur le même principe, savoir, qu'il importait d'éviter, autant que possible, toute complication, toute responsabilité, toute incertitude, et enfin tout danger de faire de cette grande entreprise un engin politique. Chacun admettait qu'il était de la plus haute importance de faire disparaître tous les obstacles à la continuation régulière des travaux, à l'accomplissement de ce grand projet ayant pour but de relier, par un chemin de fer allant d'un océan à l'autre, toutes les parties de notre pays qui, alors, formera un tout compact, aussi bien en fait qu'en droit. Chacun comprenait qu'il était de la plus haute importance de hâter l'exécution des travaux; que cette question ne devait plus être une de celles dont les partis rivaux font l'objet de leurs luttes; que l'entreprise devait être conduite d'après les principes du commerce et la ligne construite par une corporation de capitalistes, comme tout autre chemin de fer, dans l'espoir et l'attente que les capitalistes seraient honnêtement et pleinement indemnisés des risques qu'ils auraient courus, des dépenses qu'ils auraient faites et de la responsabilité qu'ils auraient assumée. Tout le pays se serait déclaré en faveur de cette proposition, s'il eût été possible de la mettre à effet. Nous essayâmes sans succès, après avoir tenté un énergique effort, un effort presque couronné de succès, en 1872, pour construire ainsi le chemin de fer. Je n'introduirai, dans cette discussion, aucune allusion à la politique du passé, en ce qui me concerne et en ce qui a trait à la question. Des allusions de ce genre ont été faites par les adversaires du gouvernement, surtout par ceux qui désiraient noircir ma réputation. Mais les faits sont là, M. l'Orateur, je

résultat de l'appel au pays est devant vous et je suis premier ministre du Canada.

Mais quelle que soit la cause de l'échec de sir Hugh Allan et de la première compagnie organisée pour construire cette ligne, je puis expliquer cet échec sans faire allusion à aucune raison politique. Je dirai seulement, que la plus forte opposition qu'ait jamais eu le gouvernement dont je suis le chef, ne négligea rien, et que notre insuccès eut deux causes : la détermination d'attaquer le gouvernement et le désir de faire échouer le projet.

On a prétendu dans cette chambre, je dirai même, on a prouvé que le projet actuellement soumis à l'approbation de la Chambre est plus avantageux que celui de 1872. Quels que soient les mérites des offres et soumissions, quels que soient les mérites de la dernière offre déposée sur le bureau de la Chambre, je crois que tous les hommes francs et sincères, ayant quelque connaissance des chiffres, admettront que la convention que le gouvernement actuel a conclue, sous sa propre responsabilité, avec le syndicat de 1880, est plus avantageuse que l'arrangement fait avec sir Hugh Allan, en 1872. Et je demande à la Chambre et au pays si le Canada n'y eût pas beaucoup gagné en acceptant et mettant à exécution le contrat de sir Hugh Allan en 1872. Depuis cette époque, neuf années précieuses ont été perdues, neuf années qui ne reviendront plus et pendant lesquelles la construction de la ligne aurait régulièrement avancé. Les hommes engagés dans cette entreprise, si les capitalistes européens avaient voulu les entendre, auraient été assez forts pour établir la ligne à travers le continent, et à la fin de la neuvième année, en dehors de la province du Manitoba où l'on voit à peine aujourd'hui la trace des pas des blancs, il y aurait des centaines de mille habitants, que le désespoir seul a conduits aux Etats-Unis, se pressant dans nos territoires du Nord-Ouest. Cette région où l'on ne voit aujourd'hui qu'un petit nombre de colons, à l'extrémité orientale, serait l'heureuse patrie de centaines de mille—au bas mot—d'hommes civilisés, d'hommes déterminés, actifs et laborieux, travaillant pour eux-mêmes et leurs familles et qui auraient fait de cette région, beaucoup plus tôt qu'on ne peut l'espérer maintenant, un pays bien peuplé et prospère.

Mais ce sont là de vains regrets. Nous, députés de la droite, ne sommes pas responsables du délai, nous ne sommes point responsables du temps perdu, et nous en appelons, avec confiance, au pays, à la postérité. Nous en appelons, avec confiance, à tout homme sincère, et il nous dira si ce Canada dont nous sommes si fiers, dont l'avenir est l'objet de nos sollicitudes, bien qu'il soit assuré, n'aurait pas acquis une position infiniment plus enviable de notre temps, du vivant du plus ancien de nous, il nous dira si cette région ne serait pas déjà devenue une partie importante de la Confédération canadienne, si le contrat de 1872 eût été mis à effet, mais cela ne devait pas être, M. l'Orateur ; nous avons échoué dans nos efforts, et ces efforts, nous le savons, furent continués par l'administration qui nous succéda, administration forte d'une grande majorité, forte de l'habileté de ses membres et à la tête de laquelle se trouvait un homme éminemment pratique. Oui, c'est un homme pratique et ceux qui se rallièrent à lui s'en vantèrent à juste titre. Il employa toute son énergie à la réalisation de ce projet. Il était soutenu par une si forte majorité qu'aucune opposition ne pouvait le contredire, lui faire face, lui susciter des embarras sérieux. L'honorable monsieur déclare lui-même qu'il n'a pas rencontré d'obstacles, que l'opposition du jour n'a entravé aucunement ses démarches. Or, M. le président, il adopta, en substance, notre projet de 1872 ; il tenta des efforts honnêtes et sincères, je le crois, pour dégager son administration, lui-même et son parti des responsabilités de sa position et des engagements pris par lui-même et ses partisans, obligations que l'on ne pouvait renier sans déshonneur, obligations dont il fallait s'acquitter sans délai, à moins de compromettre notre crédit et notre honneur.

Chacun admet que ces obligations étaient sacrées, chacun admet l'existence d'un traité conclu avec la Colombie anglaise, avec la population et le gouvernement de la Colombie anglaise, et non-seulement c'était un marché, une convention solennelle entre le Canada et la Colombie anglaise, mais cette convention a été formellement sanctionnée par le gouvernement de Sa Majesté. La construction de la ligne était une question de politique coloniale et de politique impériale en Angleterre, et l'ancienne administration dirigée par mon honorable ami de Lambton—que je ne vois pas à son siége et qui, je le crains, est absent pour la même cause que moi vendredi soir et je regrette très sincèrement son absence,—l'administration de mon honorable ami se crut liée par cette politique. L'administration dont j'étais le chef et l'administration dont il était le chef lui-même, se trouvaient également liées par les résolutions adoptées à l'époque où la Colombie anglaise est entrée dans la Confédération, toutes les deux étaient engagées à faire construire la ligne, — au moyen d'une subvention en espèces et en terres,—par une compagnie légalement constituée, s'il était possible, et quelques personnes allaient même jusqu'à dire que la construction ne devait se faire par aucun autre moyen. Cette obligation l'embarrassait ; mais bien qu'elle ait embarrassé les deux administrations, comme elle était l'expression formelle d'un vœu du parlement, cette résolution ne dérangeait aucunement la convention première. Les délégués de la Colombie anglaise siégeaient en cette Chambre lorsque la motion fut adoptée ; ils y donnèrent leur assentiment lorsqu'elle devint la loi du pays, et à leur retour chez eux, la législature et la population de la Colombie anglaise ne leur adressèrent pas un mot de reproche. Ils demandaient seulement que l'esprit de la résolution fût mis à effet, autant que les hommes peuvent remplir, avec honnêteté, justice et franchise, un pacte solennel, un engagement obligatoire. Nous ne pouvions, sans déshonneur, manquer à la foi du traité. Les deux administrations se sentaient obligées de faire tous leurs efforts pour faire construire la ligne par l'entremise d'une compagnie de capitalistes, légalement constituée à cet fin. Ce que nous avions essayé, l'administration qui nous suivit dût le tenter, et elle lança des avis publics, comme on l'a dit et expliqué ; inutile que j'entre dans de nouveaux détails à cet égard. L'honorable député de Lambton, alors chef de l'administration, fit publier des avis demandant aux capitalistes du monde entier des soumissions pour cette entreprise. Mais les soumissions n'arrivèrent pas. Le Canada n'avait-il point le crédit dont il jouit actuellement ? Le gouvernement du jour n'avait-il pas le crédit dont jouit le gouvernement actuel ? L'état du marché monétaire offrait-il peu de chances à l'époque ? La région du Nord-Ouest n'était-elle pas aussi bien connue qu'aujourd'hui ? C'est ce que je ne saurais dire. Peut-être toutes ces causes réunies, ou seulement quelques-unes d'entre elles contribuèrent-elles à empêcher le succès ; mais, en tous cas, l'appel de l'ancienne administration aux capitalistes du monde entier, ne réussit pas.

Si je comprends bien la chose, M. l'Orateur, ce n'était point une offre ordinaire, fixant aux capitalistes un certain jour pour répondre, comme la chose se pratique quant il s'agit de construire une maison, et leur disant que les soumissions seraient reçues jusqu'à tel jour, à midi, les informant, en outre, qu'aucune soumission ne serait reçue après ce jour et cette heure. D'abord, le gouvernement invitait un concours de capitalistes. L'administration suivante invita les capitalistes du monde entier à concourir. C'était un avis au monde entier et lorsque nous reçûmes, avec plaisir et confiance, une offre de particuliers qui, nous le croyons, avaient tous les moyens de mener à bonne fin l'entreprise, s'ils voulaient s'en charger, nous crûmes avoir accompli le vœu humblement exprimé par le parlement, le vœu de tous les membres de cette assemblée, qui désiraient voir le gouvernement se dégager de suite de toute responsabilité. M. l'Orateur, je pourrais faire allusion à un discours que j'ai

prononcé avant de partir pour l'Angleterre, au printemps de 1880, et je mentionne ce discours parce que c'était un avis public pour le pays.

L'honorable député de Durham-Ouest dont l'esprit, à la tournure légale, s'attache volontiers aux défauts de forme, pourra prétendre que mon discours ne constituait pas un avis égal. Mais, en certaine occasion antérieure, lorsque l'honorable député de Lambton essayait d'imposer, sans avis préalable, certaine mesure au pays, il dit, avec indignation, dans cette Chambre : "Tout le monde a lu le discours que j'ai prononcé à Sarnia. Lorsque je retournai chez moi pour me faire élire comme premier ministre, j'ai fait connaître au pays le programme du gouvernement, et le pays n'a pas été pris à l'improviste." Je demande à l'honorable monsieur si cela n'est pas exact, et si la sauce qui convient pour apprêter certain volatile, ne convient pas à autre volatile de la même famille ?

M. BLAKE. Je n'ai point dit que c'est une oie.

Sir JOHN A. MACDONALD. Telle est la réponse (*answer*) empressée du jars (*anser*). J'espère que mon honorable ami me pardonnera l'allusion, parce qu'il l'a provoquée. Toutefois, bipède lui-même, il ne mérite aucunement d'être classée dans la famille des bipèdes auxquels j'ai fait allusion. Mais qu'on me permette de lire ce que je disais au printemps de 1880 : "Quand je vous dis ici que nombre de capitalistes offrent de construire la ligne, sont désireux que le gouvernement la leur transfère, et comptent réaliser des fortunes en l'exploitant et en colonisant les terres mises en réserve pour la construction, etc." J'ajoutais : "En ce moment le gouvernement a une offre sous considération." Ces paroles furent répétées dans tout le pays. L'organe des honorables messieurs de la droite les commenta. Tous les journaux politiques du Canada voulurent les publier avec commentaires. Nous avions clairement annoncé nos intentions, et personne ne prétendit que nous n'avions pas le droit d'en agir ainsi. Personne ne vint nous contredire. On nous félicita d'avoir reçu pareille offre. Toute la presse de l'opposition essaya de tourner la chose en ridicule. "Vous ne trouverez pas de capitalistes pour construire la ligne, disaient ces journaux ; vous ne réussirez point ; néanmoins, bon voyage !" Voilà ce que disait la presse de l'opposition avant notre départ pour l'Angleterre. Nous aurions pu conclure ce contrat dans l'esprit et aux termes de l'acte passé par l'administration précédente. Je serais heureux de discuter cette question de droit avec l'honorable chef de la gauche ; mais cette question est trop vaste.

Nous avons compris que ce projet devait nécessairement engager l'avenir et les revenus du Canada pour un grand nombre d'années, et qu'avant de le mettre à exécution le gouvernement devait consulter la population et le parlement du Canada. A cet égard, nous n'avons pas suivi l'exemple de l'administration qui nous a précédés. Certains embranchements devaient entraîner la dépense d'octrois considérables et le chef actuel de l'opposition protesta fortement contre l'ancien chef de l'opposition quand l'honorable député de Lambton annonça qu'un contrat avait été adjugé et qu'on allait commencer certains travaux. L'honorable député de Durham-Ouest lui demanda—j'oublie les termes de la question, mais M. Mackenzie répondit qu'il ne pouvait faire davantage et qu'il avait agi sous sa propre responsabilité.

M. BLAKE—Je crois que l'honorable monsieur se trompe. Il veut parler de l'interpellation que je fis pour demander à l'honorable député de Lambton sur quelle autorité il se basait pour entreprendre la construction de l'embranchement d'Esquimault et de Nanaïmo.

Sir JOHN A. MACDONALD—C'est cela, peut être. La réponse parle d'elle-même. L'honorable monsieur demandait sur quelle autorité le premier ministre d'alors se basait pour entreprendre la construction de l'embranchement d'Esquimault et Nanaimo. M. Mackenzie répondit qu'il n'avait rien à demander au parlement. N'est-ce pas la réponse qu'il fit ?

M. BLAKE—Non ; à cette partie de la question, il répondit qu'il avait déjà donné avis de la présentation d'un bill autorisant la construction du chemin de fer ; c'était une réponse bien différente à mon interpellation. Dans le même discours, je demandai à l'honorable monsieur, s'il se proposait de soumettre la convention Carnarvon à l'approbation de la Chambre, et il me répondit que, sur ce point, il n'avait rien à demander au parlement.

Sir JOHN A. MACDONALD. Eh ! bien, M. l'Orateur, M. Mackenzie répondait à l'honorable monsieur qu'il n'avait rien à demander au parlement, et c'est après cela, après avoir constaté que les honorables messieurs lui feraient une opposition sourde, après avoir aperçu derrière lui la caverne des Adulamites que l'honorable chef de l'opposition força M. Mackenzie à faire cette déclaration. Je ne saurais me tromper. Je me rappelle tous les détails de l'incident. Je répète que le gouvernement avait le droit de faire tous ses efforts pour se libérer lui-même et libérer le pays de l'obligation de construire la ligne, et de l'obligation encore plus lourde de l'exploiter. Que chacun examine un instant la nature de ces obligations et la manière dont elles s'imposent au gouvernement. Les mêmes faits se sont produits au sujet de l'Intercolonial et se produisent dans toute entreprise publique. Bien que mon honorable ami ait triomphé de beaucoup d'obstacles sur l'Intercolonial, il est impossible que le gouvernement exploite avec avantage un chemin de fer. Cette exploitation donne lieu à toutes sortes de récriminations politiques. Les hommes que nous employons sur la ligne, à commencer par les portefaix, deviennent des employés publics. Si l'un de ces hommes est nommé pour une raison quelconque, on dit que c'est un protégé politique. S'il est destitué on prétend que cela est dû à ses opinions politiques. Si une vache est tuée sur la ligne, le député qui compte sur le vote du propriétaire de cet animal, fait une motion au sujet de l'accident. La responsabilité, les frais, les tracas et les ennuis réservés au gouvernement qui exploite cette ligne, sont tels que, pour ces causes seules, nous avons cru devoir dégager notre responsabilité. Nous avons eu assez de preuves à l'appui, dans cette Chambre. Quant à la question soulevée par mon honorable ami alors député de Bruce Sud, voici la réponse :

"Nous n'avons jamais demandé d'autorisation au parlement ; nous lui avons simplement communiqué cette décision, et nous espérons que la Chambre nous approuvera en acceptant les termes convenus grâce à l'intervention ou à la médiation de Lord Carnarvon ; nous espérons que cet appui nous sera généreusement accordé."

Eh ! bien, M. l'Orateur, nous nous rendîmes en Angleterre, et bien qu'éloignés du pays, nous eûmes parfois l'occasion de constater les agissements de l'opposition. Oh ! comme elle craignait de nous voir réussir. Dépêches sur dépêches étaient envoyées au Canada, informant le pays, avec une expression de regret, que nous avions misérablement, honteusement échoué. Les dépêches ajoutaient que c'était là une preuve qu'en Angleterre on n'avait aucune confiance dans l'administration actuelle. Comment une compagnie de capitalistes pourrait-elle avoir confiance dans une administration entachée du scandale du Pacifique ? On disait encore que le résultat aurait été bien différent si le Canada avait eu un gouvernement plus honnête, plus capable et possédant, à un haut degré, la confiance des capitalistes européens qui s'étaient chargés de l'entreprise. On versait des larmes—des larmes de crocodile peut-être—sur le malheureux sort du Canada gouverné par une administration tellement incapable et criminelle que, neuf ans après la date du premier contrat, elle mettait à effet le projet avantageux d'engager des capitalistes anglais à prendre sa place et à construire la ligne.

Toutefois, M. l'Orateur, nous avons réussi ; et dans mon discours à Hochelaga, discours dont on a tant parlé, bien qu'il

ne méritât pas tant d'honneur, j'annonçai le fait que nous avions passé un contrat en bonne et due forme. Je le répète aujourd'hui ; le contrat est arrêté. Voici dans quelles circonstances je pris la parole à Hochelaga. Le Club Cartier, association conservatrice, me présenta une adresse à laquelle je dus répondre. Je ne rétracte pas un seul mot de cette réponse. Voici mes paroles : " A présent j'espère—et l'avenir confirmera cet espoir—que bientôt je pourrai regarder le chemin de fer du Pacifique comme achevé." J'espérais aussi que cette entreprise s'achèverait avec le concours des honorables messieurs de la gauche, tant que nous serions au pouvoir ; mais le projet déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre, prouve que ces messieurs ont tout-à-fait abandonné l'idée de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Ils trament un complot politique, ils essaient de jeter le blâme sur d'autres. Mais malgré ce complot, nous allons construire la ligne, et le premier marché sera mis à exécution. L'engagement pris envers la Colombie anglaise, les engagements qui doivent assurer le développement futur du Canada seront mis à effet sous les auspices du gouvernement conservateur et avec l'appui du gouvernement conservateur. Cette ligne sera construite et, malgré tous les artifices de l'opposition, malgré la proposition sans consistance qu'elle vient d'élaborer, les travaux de construction vont être poussés vigoureusement, sans interruption et avec succès jusqu'à l'achèvement, et alors le sort du Canada, comme confédération, sera définitivement scellé ; le sort du Canada, comme grande nation sera fixé, et les honorables messieurs de la gauche ne pourront plus le compromettre. L'émigrant européen trouvera une patrie dans la grande région de l'ouest, grâces aux efforts du parti conservateur.

Mais voici une nouvelle objection, M. l'Orateur. Après que l'administration a conclu les arrangements, après qu'elle a passé un contrat dont les honorables messieurs se seraient réjouis et vantés, il y a trois ou quatre ans, et qu'ils auraient cité comme preuve de leur merveilleuse habileté administrative, ils viennent affirmer que nous n'avons pas l'autorisation de passer ce contrat. Tant que Mardochée demeurera à la porte du palais des rois, il ne cessera de protester. Dans cette discussion nous avons affaire à des comédiens hors ligne,—je veux parler de mes honorables amis de la gauche. Ces honorables messieurs sont des acteurs achevés. Mais le meilleur acteur ne réussit pas toujours. La gauche joue, tour à tour, la tragédie, la comédie et la farce. Elle a commencé par la tragédie, M. l'Orateur. Elle a déclaré le contrat oppressif et la subvention énorme. Suivant elle, nous abandonnons les terres du Nord-Ouest. Pas un seul acre n'est réservé où le colon libre et indépendant puisse promener ses pas. Nous cédons un monopole à cette compagnie. L'opposition nous a dépeint la tyrannie de cette compagnie qui doit opprimer le peuple en établissant un tarif élevé et la tyrannie d'un grand monopole qui maintiendra pendant des siècles son contrôle sur une vaste étendue de terres—dont la vente lui fournira les capitaux nécessaires pour construire la ligne—pour faire augmenter la valeur de ces terres par le travail des colons. Telle est la tragédie; et les honorables messieurs l'ont si bien jouée, que si tout l'auditoire n'a pas été ému, nous avons pu voir des larmes de pitié et de douleur baigner le visage des honorables messieurs de la gauche.

Ensuite, nous avons eu la comédie. Lorsqu'on a lu à chacun de ces messieurs son discours de l'an dernier, il a été prouvé que l'année dernière, l'année précédente et antérieurement, ils pensaient d'une façon et disent aujourd'hui tout le contraire. Nous avons alors assisté au spectacle le plus amusant et le plus comique. Chacun de ces messieurs s'est levé pour protester, en disant : " Je ne suis pas lié par ces paroles. J'ai dit cela l'an dernier, ou l'année précédente, mais, autres temps autres idées, les choses ont changé depuis deux ans, ou un an, ou même dans huit mois, comme l'a dit un d'entre eux, mais je ne suis aucunement lié aujourd'hui par les paroles que j'ai prononcées il y a huit mois. Rien de plus comique. Nous en avons tous ri. La Chambre s'en est amusée et un immense éclat de rire a retenti d'un bout à l'autre du pays. Les honorables messieurs ajoutent, il est vrai, que nous étions fous il y a huit mois et même il y a deux ans. Mais si nous étions fous alors, vous n'aviez pas le droit, comme ministres, de partager notre folie ; vous n'aviez pas le droit de défendre les folies que nous recommandions nous-mêmes, puisqu'aujourd'hui nous faisons preuve de sagesse. Telle est la comédie.

Ensuite est venue la farce, M. l'Orateur. Le *libretto* de cette farce a été déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre. La tragédie et la comédie ont assez bien réussi ; mais devant un auditoire impartial, la farce, j'en ai bien peur, sera sifflée, pour me servir d'une expression reçue au théâtre. C'est une véritable farce ; mais je ne saurais dire si les conséquences en seront bien drôles. Pour ma part, je crois que les conséquences nous feront rire, parce que le plus grand châtiment que peut subir l'auteur d'une farce, ou l'acteur qui la joue, est que la pièce fasse four, que l'auditoire siffle la pièce, et c'est le sort réservé à cette charmante farce. Elle a été jouée, M. l'Orateur, mais pour changer la métaphore, je dirai que la trame était cousue de fil blanc. Les aveugles ne s'y laisseraient pas prendre. Les plus crédules n'en croiraient rien. Les plus confiants diraient : " A d'autres ! " Pas un homme de bon sens, pas un homme sachant que deux et deux font quatre, ne s'arrêtera un instant à ce projet sans consistance, M. l'Orateur. La trame a été ourdie ici, à Ottawa. On veut en faire un engin politique, et voici comment raisonnent les auteurs de ce chef-d'œuvre : " Le gouvernement actuel s'est engagé sous le sceau et sous la signature de ses membres en particulier, sous le sceau du ministre des Chemins de fer, par un Ordre en conseil, et le contrat est signé, scellé et délivré. Le gouvernement est engagé par ce contrat. Il ne s'en dédira pas, notre affaire est bonne. Faisons n'importe quelle offre. Nous pouvons par exemple, offrir de construire la ligne moyennant $1,000 par mille. Notre affaire est bonne. Nous pouvons faire signer un tel et un tel, etc." Je n'étais pas présent, on le pense bien, mais mon honorable ami de Niagara a démontré que parmi les pétitionnaires et membres du nouveau syndicat, qui font l'offre formulée dans ce précieux document, six ou sept.........

M. PLUMB. Il y en a sept.

Sir JOHN A. MACDONALD. On compte sept candidats désappointés et battus à des élections précédentes. En lisant le discours de mon honorable ami, je vois qu'il s'agit d'un complot politique. Je demanderai à mon honorable ami, le député de la division ouest de Durham, si John Walker n'est pas un homme politique très remarquable. Je demanderai à mon honorable ami, si H. H. Cook n'est pas un homme politique remarquable. Il s'agit d'un complot politique tramé ici. Il était bien facile, oh ! très facile de faire une offre, car l'on savait que le gouvernement ne pourrait, ne devait, ni ne voulait l'accepter. Nous avons passé, de bonne foi, un marché avec la compagnie, et nous avons promis que le marché deviendrait un pacte entre le gouvernement et la compagnie, du jour où le parlement le ratifiera. Nous étions obligés de soumettre cette convention à la sanction du parlement, et l'opposition s'est dit à elle-même : " Si cette mesure est rejetée, ajoutaient les conspirateurs, le ministère ne peut honorablement, décemment demeurer en charge ; par suite, nous arriverons au pouvoir et nous aurons soin de nos amis, des sept ou huit hommes politiques et de leurs confrères. Nous les mettrons à l'aise et nous arrangerons toutes choses de manière à ce que, si leur offre est acceptée, il nous sera facile de les libérer de leur engagement lorsque nous serons au pouvoir."

Il est, selon moi, de toute évidence que ce document a été élaboré ici, et pour enlever aux membres du nouveau syndicat toute appréhension de se trouver, un jour, dans quelque embarras, on y a inséré une série de clauses spécifiant que

le gouvernement peut les libérer de leurs obligations. Les honorables messieurs ont décidé que nous devons quitter ces siéges, que nous ne pouvons pas décemment demeurer en charge. Ils se sont dit: "Nos opinions sont connues, chacun sait ce que nous pensons de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ce que nous ferons, quel est notre programme, et quand nous arriverons au pouvoir, nous vous libérerons de l'obligation de construire les parties difficiles de la ligne." C'est un jeu où tout l'avantage est d'un côté, M. l'Orateur; mais la mèche est éventée. C'est en vain que l'oiseleur tend ses filets sous les yeux de l'oiseau. Nous serions aveugles comme des chauves-souris, le pays serait une société d'hommes aussi aveugles que les hiboux en plein jour, si chacun ne voyait pas qu'on a tendu un filet, et le filet ne servira de rien. Personne n'y sera pris. Avec une toile d'araignée, on ne saurait attraper une société intelligente en possession de ces documents.

M. l'Orateur, ces honorables messieurs auraient mieux fait de traiter la question en général. Ils auraient pu nous dire que d'autres particuliers étaient prêts à passer un contrat. S'ils nous avaient dit, de leurs siéges, qu'à leur connaissance, certains entrepreneurs étaient prêts à construire la ligne pour un faible montant alors, M. l'Orateur, les personnes qui n'auraient pas vu que c'était un mouvement de flanc, ayant pour but d'entraver la formation et l'organisation de la compagnie, de différer indéfiniment la construction de la ligne, auraient pu être ébranlées dans leurs convictions; mais le député le plus naïf, dans cette Chambre, peut voir, par ces documents, qu'il s'agit d'une ruse politique, d'une ruse peu honorable, comme je l'ai déjà dit, que l'on citera toujours à la honte de tous ceux qui l'ont imaginé et de ceux qui leur ont prêté assistance. Je ne pense pas que l'honorable représentant de la division ouest de Durham ose conseiller au gouvernement et à la Chambre d'accepter cette proposition d'un nouveau syndicat. Je le défie de faire pareille recommandation. Je sais qu'il ne la fera pas; je ne crois point tout ce qu'il a dit; je ne crois point tout ce que les honorables députés de la gauche ont fait valoir contre le premier syndicat, pour conseiller ensuite à la Chambre d'assumer la responsabilité de voter pour la proposition faite par le second syndicat. Ces honorables messieurs ne réussiront point.

Que nous ont-ils dit, M. l'Orateur? que notre proposition est illégale. L'honorable député de Gloucester nous a dit que le gouvernement avait agi contre la loi en faisant cet arrangement avec le premier syndicat. Mais, alors, comment pourra-t-il voter la proposition qui donne le contrat à ce second syndicat? L'honorable député de Norfolk-Nord nous a dit que certaines clauses de ce contrat constituaient une escroquerie. Mais je retrouve ces mêmes clauses dans les propositions du nouveau syndicat! Il trouvera, dans le nouveau contrat, sauf deux exceptions, les clauses que l'honorable monsieur, dans un langage fort éloquent, bien que peu parlementaire, a qualifiées d'escroqueries.

Qu'on me permette d'examiner quelques-unes de ces clauses. On nous a reproché, en premier lieu, que nos conditions sont excessives. On peut prétendre cela si on les compare avec les termes de cette soumission pour rire.

En second lieu, on dit que nous n'avions point le droit d'adjuger un contrat à d'autres qu'aux soumissionnaires ayant répondu à un avis public.

Mais voici un autre point sur lequel j'attire l'attention de l'honorable député de Norfolk-Nord. Il a dit que le mode d'après lequel les terres sont choisies, aux termes de notre proposition, constitue une escroquerie, une fraude, un vol. Mais voici que des membres du nouveau syndicat, sir W. P. Howland & Cie., demande qu'on les autorise à pratiquer cette escroquerie, cette fraude, sans quoi ils ne se chargeront pas de l'entreprise. Si tel est le cas, l'honorable monsieur ne votera assurément pas en faveur du second syndicat.

UNE VOIX. Il est prêt à tout.

Sir JOHN A. MACDONALD. On a dit encore, "Mais le gouvernement va construire la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, entre Kamloops et Yale, entre Yale et Port Moody. Il va devenir ainsi l'associé du syndicat. Cela n'est pas acceptable." Les députés qui ont eu recours à cet argument, ne peuvent voter pour le nouveau syndicat.

Un autre argument est que le mode d'émission des obligations est vicieux; que les autres personnes émettront des bons et laisseront les porteurs attendre en vain leur argent et la population du Canada attendre en vain la construction de la ligne. Pourtant, le mode d'émission des bons est identique à celui que je trouve dans la proposition de sir W. P. Howland et Cie.

Ensuite, M. l'Orateur, on s'est hautement plaint de ce que le dépôt est trop faible. L'offre est d'un million de piastres. Le nouveau syndicat offre la même somme. Mon honorable ami m'apprend que les membres du nouveau syndicat ont monté d'un cran—pour employer l'expression de mon bon ami H. H. Cook—et ils ont envoyé des certificats jusqu'à concurrence de douze ou treize cent mille dollars.

PLUSIEURS VOIX. Oh! oh!

Sir JOHN A. MACDONALD. Les honorables députés de la gauche ne devraient pas enfreindre les règles de la Chambre. Je parle avec une certaine difficulté, parce que je ne suis pas très bien, mais je me ferai entendre. La proposition déposée sur le bureau de la Chambre spécifie que les membres du nouveau syndicat feront un dépôt d'un million de dollars. Ils ont télégraphié, me dit-on, qu'ils avaient déposé une garantie de $1,200,000; qu'une fois le contrat signé, ils feront un dépôt permanent d'un million de dollars. Eh! bien, M. l'Orateur, c'est une pauvre ruse d'ajouter $200,000 à ce million, quand le contrat déposé sur votre bureau, prescrit que le syndicat devra déposer $5,000,000 au 1er mai, 1882.

M. ANGLIN. Non, non.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je demande encore qu'on ne m'interrompe pas. Je crois qu'un ex-Orateur doit connaître les convenances d'un débat.

UNE VOIX. Le 1er décembre, 1882.

Sir JOHN A. MACDONALD. Le syndicat doit faire un dépôt permanent d'un million, entre les mains du gouvernement. Il versera les autres $4,000,000 le 1er décembre, 1882—et c'est une garantie suffisante pour le pays et pour la Chambre, que le syndicat ne trouvera pas d'avantage à vendre les obligations pour abandonner ensuite les travaux. Cette idée est absurde, honteuse pour ceux qui l'ont mise en avant, et ne vaut presque pas la peine qu'on s'en occupe.

Mais, M. l'Orateur, avant de signaler le nouveau syndicat à la Chambre, avant de lui faire voir que c'est une véritable farce—et ce mot n'est pas trop fort—je dirai que, vendredi, je me proposais de prendre la parole pour déclarer que le gouvernement, comme administration, se sont obligé d'exécuter de bonne foi le contrat qu'il a passé et qu'il a le droit de demander et qu'il demande le vote de la Chambre.

Nous croyons que cette offre est la meilleure qui ait été faite jusqu'à présent. Nous croyons que le pays sera satisfait des conditions du contrat. Nous croyons qu'il n'entraînera pas, en fin de compte, une dépense de dix centins au peuple du Canada. Nous croyons qu'il atteindra le but pour lequel il a été fait; que nous devons mener à bonne fin la construction du chemin de fer dans un avenir peu éloigné; et, sur le propre mérite du contrat, sans tenir compte des embarras que l'on veut faire à la onzième heure, en présentant un simulacre de soumission,—j'emploie le mot simulacre malgré la respectabilité de quelques-uns des messieurs qui l'ont signée,—sur le propre mérite du

contrat dis-je, nous sommes tenus de demander qu'il soit adopté et que le chemin soit construit selon les désirs du peuple et du parlement du Canada.

Ce ne serait pas conforme aux usages constitutionnels, si je disais ce que le gouvernement ferait dans le cas où, après avoir soumis à la Chambre ce qui dans son opinion est la meilleure ligne de conduite à suivre et ce qui devient une partie de son programme,—il voyait que le projet n'est pas adopté, et je ne voudrais pas pour un instant tenir à la Chambre un langage pouvant sembler contenir une menace de nature à indiquer la ligne de conduite que le gouvernement adopterait dans cette éventualité. Mais tout ce que je puis dire c'est que, si cela arrivait, pour me servir d'une expression devenue célèbre au Canada, nous nous apercevrions, et les honorables messieurs de la gauche ne manqueraient pas de nous dire que notre utilité aurait cessé. Ce document a probablement été préparé par les honorables messieurs de la gauche dans le but de leur procurer l'occasion de nous dire ces mots.

Les honorables messieurs de la gauche n'ont pas caché leur lumière sous le boisseau, leurs paroles n'ont pas été prononcées dans un coin. Nous connaissons le programme de l'opposition pour l'avoir entendu énoncer et répéter maintes fois en cette Chambre par le chef de l'opposition pendant la session actuelle. Nous savons qu'il est opposé à la construction du chemin à travers la Colombie anglaise; qu'il a protesté contre la construction de cette partie du chemin, dès que la question eut été soumise au parlement, en disant à cette province: "Pauvre sœur égarée, allez en paix." Nous savons qu'il a tourné en ridicule l'idée de pousser à travers une région inhospitalière, une mer de montagnes, la construction d'un chemin de fer qui n'aurait aucun trafic, mais qui coûterait des sommes énormes et qui ne serait d'aucune valeur réelle.

L'honorable monsieur est resté fidèle à ce programme. Pendant la dernière session, il a proposé, à propos des entreprises données par l'administration actuelle, conformément aux annonces publiées par le ministère précédent, et dans le but de mettre à exécution le programme de ce dernier, que la continuation des travaux de construction du chemin, à travers la Colombie anglaise, fut remise à plus tard ainsi que toute mesure à cet effet; et je dois exprimer le regret que me cause l'absence inévitable de l'honorable député de Lambton en cette occasion. Mais quel que soit le regret que me fasse éprouver l'absence de ce monsieur, j'ai regretté encore plus l'humiliation qu'il a subie, lorsqu'à la dernière session, la motion de l'honorable monsieur a été mise entre vos mains. Si j'étais son ennemi le plus acharné, et si je voulais triompher de lui, je ne saurais désirer lui voir subir une humiliation plus profonde, un destin plus triste, ni une fin plus déplorable pour un homme d'état, que de le voir, sous le fouet de l'homme qui l'a déposé, de l'homme qui l'a chassé et supplanté, obligé d'avaler ses propres paroles et de donner son vote pour que la construction du chemin à travers la Colombie anglaise fût remise à plus tard, de le voir obligé de démentir—je n'emploie pas le mot dans un sens injurieux—ses propres annonces dans les journaux et toutes les démarches faites par son administration lorsque cette dernière avait demandé des soumissions pour la construction du chemin.

Que voulaient dire ces annonces et la demande de soumissions? Etait-ce une duperie, une fraude, et pouvait-on dire comme ceux qui ignoraient le fond de l'affaire, que l'honorable monsieur était descendu dans les dernières profondeurs de la dégradation, pour employer cet argument lui-même et dire que cette annonce ne prouvait rien, et qu'il avait voulu tout simplement s'assurer du coût probable de l'entreprise? Car on a affirmé en cette Chambre, que c'était là le but qu'on avait voulu atteindre en publiant l'annonce. De sorte que des entrepreneurs auraient été invités à venir non-seulement de toutes les parties du Canada, mais de San Francisco, des Etats-Unis, de l'Angleterre et de toutes les parties du monde, qu'ils auraient dû explorer tout le terrain avec leurs arpenteurs et leurs ingénieurs pour faire leurs études et leurs estimations, au prix de grandes peines et de dépenses considérables, pour constater la nature de l'entreprise, afin que le gouvernement pût leur dire ensuite: "Messieurs, nous vous sommes très reconnaissants des renseignements que vous nous avez fournis et que vous avez recueillis à vos propres frais et non aux frais du public."

Je suis certain que pas un seul des messieurs de l'ancien ministère n'aurait pu agir ainsi, ni dire que l'annonce n'a pas été publiée de bonne foi, qu'elle na pas été rédigée dans le but d'adjuger l'entreprise. Autrement c'eût été une moquerie, un leurre et un piège, une injure à chaque homme qui aurait encouru des dépenses en conséquence de sa publication, et à tous les hommes du métier et à tous les capitalistes de l'univers.

Je dois dire que le programme du chef de l'opposition a éte avoué et formulé. En premier lieu, son programme comme ministre serait d'arrêter tous les travaux dans la Colombie anglaise,—pas un mille ne serait construit,—pas un convoi ne traverserait la Colombie anglaise s'il pouvait l'empêcher. Pas un article de commerce ne passerait sur une ligne de chemin de fer à travers cette province pour aller à l'est, s'il pouvait arranger les choses à sa guise, et cette province serait obligée d'en appeler au pouvoir suprême, à l'impartialité du gouvernement et du parlement anglais, où justice est toujours rendue, pour la débarrasser du lien qui l'unirait avec un peuple aussi dépourvu d'honneur, aussi dépourvu de caractère, aussi indigne de figurer parmi les nations et lui permettre de renouveler une union avec le gouvernement de Sa Majesté, lequel verrait à ce que justice fût rendue à une population ayant longtemps souffert. C'était là la politique du chef de l'opposition au sujet de l'ouest Maintenant sa politique au sujet de l'est est hostile à la construction du chemin au nord du lac Supérieur. Il avoue ses prédilections pour la ligne du Sault Sainte-Marie, pour détourner le commerce vers les Etats-Unis, pour renforcer, pour renouveler, pour étendre et développer notre commerce avec les Etats-Unis, au prix de la destruction complète du grand projet, base et programme de la Confédération, qui consiste à relier les grandes provinces composant la Confédération canadienne, d'un océan à l'autre, à l'aide d'une immense chaîne de fer qui ne peut être et ne sera jamais rompue.

Mus par les sentiments de loyauté et d'allégeance envers notre gracieuse Souveraine, qui nous sont communs à tous, influencés par tous les principes qui portent les sujets britanniques à vouloir vivre et mourir sous la couronne britannique, nous devrions avoir, en faveur de ces moyens de communications, les intérêts pécuniaires de la Colombie anglaise, et les fesant servir à resserrer plus étroitement le lien qui unit ensemble toutes les provinces de la Confédération, nous deviendrions ainsi une même nation unie par les principes, la loyauté et les intérêts.

C'était là le programme des honorables messieurs, et il a été appuyé et il serait encore appuyé par tout le parti. Il a été aussi appuyé par l'organe de ce parti. Je ne le lis pas souvent, car je ne considère pas qu'il offre une lecture saine, mais on me dit qu'il se prononce fortement en faveur du chemin de fer du Sault Sainte-Marie. Cependant nous nous rappelons tous, car je l'ai maintes fois entendu lire, la manière dont cet organe, au temps jadis, dénonçait la construction du chemin du Sault, comme trahissant les intérêts du Canada, et comme propre à détruire l'avenir de la Confédération,—comme étant de nature à nous unir bon gré mal gré aux Etats-Unis, par un lien commercial, qui devait amener un peu plus tard un lien politique. Les temps sont changés, et l'on me dit que cet organe appuie fortement l'honorable chef de l'opposition, aussi fortement qu'autrefois il le combattait vigoureusement, dans un esprit de loyauté toute britannique. D'autres hommes dirigent aujourd'hui ce journal, et si le chef qui le dirigeait jadis vivait encore,

je ne crois pas qu'il renierait tout son passé, et tous ses intérêts au point d'abandonner un grand principe, commun à tous les patriotes, un principe qui a toujours pu, quels qu'aient pu être les sujets de discussions dans l'enceinte parlementaire, le retenir uni au parti dont je suis l'un des humbles membres, toujours uni avec nous pour la défense des intérêts britanniques, pour la défense des institutions monarchiques, et pour essayer, autant que possible, à nous préserver comme peuple libre et indépendant de toutes relations extérieures avec les autres pays du monde à l'exception de notre noble mère-patrie la vieille Angleterre.

Maintenant il est parfaitement clair que ce document a été préparé ici pour des fins politiques. Je ne ferai qu'attirer l'attention de cette Chambre sur quelques rares variantes qui existent entre ce contrat et celui que nous avons déposé sur le bureau, variantes qui se trouvent dans le nouveau contrat. Vous verrez qu'il a été préparé dans le but exprès de permettre à l'homme le plus timide,—y compris sir William P. Howland, qui ne risquerait pas $5,000 sans être certain que la somme lui serait remise—il est rédigé dans le but de permettre à l'homme le plus timide de signer ce document, sachant qu'il ne risque rien. C'était: Face, je gagne; pile, tu perds. Ceux qui se sont joints à cette affaire, savaient que le ministère actuel devait s'en tenir et s'en tiendrait au premier contrat, qu'en conséquence, une nouvelle administration le remplacerait et que mon honorable ami prendrait le place que j'occupe très indignement aujourd'hui—une place que ses grandes personalités personnelles et son zèle et les luttes qu'il a engagées pour son parti lui donnent le droit d'orner de sa présence.

Ils savaient quel serait son programme. Il y a si peu de temps qu'il l'a exposé, que je ne crois pas qu'il puisse le changer. Il est certain qu'il peut changer entre 1880 et 1881, mais dans le cas actuel, le changement serait si rapide que même le talent versatile de mon honorable ami ne lui permettrait pas de changer aussi promptement que cela.

J'en arrive à la nouvelle offre. Que dit la première proposition ?

> " La Compagnie offre aussi par les présentes, dans le cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction de la section de l'est, de réduire la dite subvention en argent et en terres du montant affecté à la dite section de l'est du chemin de fer en vertu du 9ième paragraphe de cette proposition."

Les messieurs qui ont fait la soumission n'avaient pas l'intention de construire la section du lac Supérieur parce qu'ils croyaient que le gouvernement actuel, insisterait à ce que la section du lac Supérieur fût construite. Ils espéraient que nous serions battus par l'offre du second syndicat, que les honorables messieurs de la gauche monteraient au pouvoir, et que dans ce cas, le gouvernement désirant abandonner la construction proposée, ils prendraient l'entreprise moyennant une réduction déterminée.

Ils avaient pour les encourager le programme par lequel l'honorable monsieur s'engageait à l'abandonner. Ils se préparaient donc d'avance, et ces trois autres clauses me convainquent et convaincront tout autre que ceci est un complot politique, ourdi par des hommes politiques, et que ces hommes,—dont quelques-uns possèdent plus de richesse, les autres moins et les autres n'en possèdent pas du tout—ne pouvaient en aucune manière courir le risque de perdre une somme de dix centins, soit en construisant la section du lac Supérieur, soit en l'exploitant pendant dix années. La section suivante se lit comme suit :

> " Au cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction de la dite section de l'est, la compagnie offre par les présentes de construire, dans un délai de trois ans, d'équiper, de posséder et d'exploiter, comme partie du chemin de fer Pacifique canadien, un embranchement de la baie du Sud-Est, lac Nipissingue, au Sault Sainte-Marie."

Ainsi de l'autre section. Elles ont été insérées dans la soumission que les honorables messieurs de la gauche auraient acceptée afin de pouvoir construire, en vertu de ce contrat, s'il est accepté, le chemin du Sault Sainte-Marie et de jeter par-dessus bord la section du lac Supérieur. C'est assez clair pour que tout homme puisse le lire avec facilité. J'en arrive à la clause 21me qui se rapporte à la division électorale que je représente, et j'attire sur ce point l'attention de mon honorable collègue de la division électorale de Victoria :

> " Au cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction de la section ouest du dit chemin de fer, s'étendant de Kamloops à Port Moody, il sera libre de le faire, moyennant une somme de $3,500,000.

C'est bien cela, aucune chance pour un chemin se dirigeant vers la mer jusqu'à Yale. L'honorable monsieur est opposé à ce qu'un seul mille de chemin de fer soit construit dans la Colombie anglaise, et avec qu'elle joie ne recevrait-il pas ces messieurs lorsqu'ils viendraient lui dire : " Eh ! bien, vous ne voulez pas vous presser de construire cette partie, de le continuer maintenant." L'honorable monsieur répondrait : " Non, nous sommes trop heureux de nous en débarrasser." La clause se lit comme suit :

> " Au cas où le gouvernement désirerait retarder ou abandonner la construction par la compagnie ci-dessous, de la partie ouest de la section centrale du dit chemin de fer."

C'est-à-dire qu'en vertu du premier contrat l'on devra construire la partie qui s'étend de Kamloops à Emory's Bar, laquelle est déjà donnée à l'entreprise ; mais les 450 milles qui restent, de Kamloops à travers les Montagnes Rocheuses jusqu'à Jasper House, est la région la plus difficile de tout le pays :

> " Etant les 450 milles situés à l'ouest de cette section, tel que mentionné dans la 9e clause de cette proposition, la compagnie offre de réduire la subvention en espèce et en terres du montant affecté aux dits 450 milles."

C'est-à-dire que la première clause retranche la section du lac Supérieur, la seconde clause pourvoit à la construction du chemin de fer du Sault Sainte-Marie et le troisième pourvoit à ce que le gouvernement puisse abandonner la construction de la ligne à partir d'Emory's Bar jusqu'à Port Moody, et la quatrième clause abandonne la construction de tout ce qui se trouve à l'ouest de Jasper House.

Maintenant, M. l'Orateur, c'est le programme du gouvernement de construire toutes ces sections ; l'opposition s'est engagée par son programme à les retrancher. Elle y est engagée. Elle ne peut revenir sur le programme qu'elle a exposé. C'est de fait une soumission pour la section rémunérative, la section la plus facile, la moins dispendieuse, la plus profitable, la section qui non-seulement pourra être construite à peu de frais, mais qui donnera des profits lorsque la population viendra habiter cette région à la suite du chemin de fer. Et tout ce plan qui avait ostensiblement pour but d'assumer la responsabilité de construire et d'exploiter toute la ligne depuis le lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique, est tout simplement une offre impudente de construire la section des prairies et de le faire avec l'aide d'amis politiques, qui, lorsqu'ils arriveront au pouvoir, accorderont à la compagnie tout ce qu'elle voudra et lui permettront de borner tous ses efforts, ses responsabilités et toutes ses obligations dans l'avenir, à la construction d'un chemin facile à travers les prairies, chemin qu'elle pourra relier avec les lignes de chemins de fer américaines, et enlever ainsi le commerce du Nord-Ouest au moyen d'un ou de plusieurs chemins de fer américains, pour la ruine complète du grand programme qui a donné naissance à la Confédération canadienne, pour la ruine complète des espérances que nous avons de devenir une grande nation, de la perspective que nous avons de nous emparer du commerce du Pacifique, et de relier l'Asie à l'Angleterre par un chemin de fer passant à travers le territoire britannique.

Il est aussi facile de construire un chemin de fer à travers les prairies et de l'exploiter qu'il est facile de rouler un tronc d'arbre ; mais ceci est un effort fait dans le but d'enlever au pays, d'enlever à Ontario, d'enlever à Québec, d'enlever aux provinces maritimes toute communication par voie ferrée avec le Nord-Ouest.

M. ANGLIN. Vraiment!

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur dit: Vraiment! Oui, je le dis avec orgueil, si notre projet est mené à bonne fin, le vapeur arrivant à Halifax déchargera son fret et débarquera ses émigrants sur un chemin de fer anglais qui traversera Québec et Ontario jusqu'au *far west,* sur le territoire anglais et sous le pavillon anglais, sous la protection des lois canadiennes et sans qu'il y ait aucun danger que les immigrants soient trompés, séduits, enlevés à leur allégeance ou engagés à aller fixer leur résidence ailleurs qu'au Canada, ou sans que le trafic venant d'Angleterre ou de l'Asie soit assujéti à la prohibition possible ou à des droits, des restrictions et des règlements de douane vexatoires d'un pouvoir étranger. De sorte qu'il est clair que ces messieurs ne couraient pas le moindre risque. Ils ne seraient nullement obligés de construire les parties très coûteuses du chemin. Après dix ans ils ne seraient pas obligés d'exploiter aucune partie du chemin qui ne rapporterait pas de bons bénéfices. Le Canada pourrait chanter en attendant ses communications par voies ferrées sur son propre territoire, mais le peuple verrait graduellement les colonies se séparer les unes des autres. Nous deviendrions un fagot dépourvu de liens et nous tomberions sans force, sans pouvoir, sans but, entre les mains de la république voisine.

Considérons ce que c'est que cette offre. Ces messieurs doivent construire le chemin de fer dans la prairie à raison de $7,333 par mille, et ils font une réduction correspondante dans l'étendue des terres qui doivent être concédées. Mais il faut se rappeler que s'il y a réduction dans l'étendue des terres, ces terres seront toutes le long du chemin de fer dans la prairie. Ils auront tout le terrain où il a le plus de valeur. Ces terres ont été diversement évaluées à $5, $4, $3, $2, et $1, mais il est clair que si la section des prairies est seule construite, toutes les terres seront prises dans le voisinage immédiat du chemin de fer, tandis que si le tout est construit, une bonne partie des terres seront prises loin du chemin de fer dans des endroits où leur valeur sera diminuée en raison de leur éloignement. M. George Stephen et Cie., sont obligés de prendre les terres où ils pourront les prendre. Ils ne peuvent avoir qu'environ 11,000,000 d'acres de Winnipeg à Jasper House, et le reste des 25,000,000 d'acres doit être trouvé ailleurs. Afin de leur donner la valeur d'un dollar, une valeur quelconque, il leur faudra construire des embranchements de chemin de fer jusqu'à ces endroits, et cette Chambre et le pays seront bien aise de leur donner la permission de le faire afin qu'ils puissent ouvrir d'autres sections du pays éloignées de la ligne-mère. Mais nous avons le témoignage des honorables messieurs de la gauche, quant à la valeur, d'après eux, des terres situées dans le voisinage du chemin de fer. Le chemin de fer passera à travers la partie la plus fertile et augmentera ainsi leur valeur, de sorte que les profits qui pourront être réalisés dans la construction de la section des prairies avec les terres qui se trouvent dans le voisinage immédiat du chemin de fer et qui doivent être cédées au nouveau syndicat, seront de beaucoup plus considérables que celui que les 25,000,000 d'acres donneront à une compagnie obligée de construire toute la ligne depuis le lac Nipissingue jusqu'au Pacifique. De sorte que c'est un marché qui ne leur offre aucun risque.

Il y a entre ces deux soumissions une légère différence sur laquelle je ne puis m'empêcher d'attirer l'attention de la Chambre. En parcourant cette seconde proposition, je vois que la plupart des clauses du contrat ainsi que de la cédule, sont prises dans les documents de la Chambre, mais en réduisant le prix. Pourtant il y a quelques changements, et il y a le changement d'un seul petit mot, sur lequel je dois attirer l'attention de la Chambre. Nous nous rappelons tous la discussion entre mon honorable ami le député de Lincoln, (M. Rykert) et l'honorable chef de l'opposition sur la question de savoir s'il existe un pouvoir capable de forcer la compagnie du chemin de fer à construire le chemin, et mon honorable ami (M. Rykert) a mentionné la cour de chancellerie. J'ai dit alors que si c'était seulement un contrat facultatif on ne pourrait naturellement pas obliger les entrepreneurs à en remplir les conditions. La seule conséquence de la non-exécution des conditions d'un contrat facultatif, serait la possibilité, pour le parlement, d'annuler la charte, si c'était la loi, ou l'on pourrait intenter une action en dommage par voie de compensation. Mais s'il y avait obligation légale, si le contrat n'était pas facultatif mais obligatoire, non-seulement un simple contrat entre des parties mais une obligation statutaire, que cela devenait un devoir statutaire imposé par le parlement avec pouvoir suprême sur l'individu, et si ce devoir était imposé, il pourrait y être contraint par un *mandamus.* C'est là ce que j'ai dit.

La seconde clause du contrat que nous avons préparée, est suivie mot à mot pour ainsi dire, excepté les mots "par le présent donné à l'entreprise" qui ont été rayés, ce qui veut dire sans doute par le présent soumissionné. Elle décrète que "les entrepreneurs aussitôt après l'organisation de la compagnie déposeront immédiatement entre les mains du gouvernement $1,000,000 en argent ou en valeurs ayant cours." On nous dit que la compagnie fera ce dépôt, qu'elle contracte l'obligation de le faire. En consultant la clause relative à la construction, je vois que les mots "devra construire" (*shall*) dans le contrat que nous avons préparé, sont rayés et que le mot "construira" (*will*) est mis à leur place On a gardé l'obligation, de payer le subside que devra imposer le parlement par un statut, mais lorsque nous arrivons à la clause déclarant que la compagnie construira le chemin, nous trouvons que les mots "devra construire" (*shall*) sont rayés et que le mot "construira" (*will*) y est substitué. Le mot "construira" est tout simplement une expression d'intention, et la seule conséquence, de la mise à exécution de ce projet, c'est que la partie subséquente du contrat sera lettre morte, parce qu'il dit qu'en considération de la promesse, le gouvernement s'engage à faire certains paiements. De sorte que si la promesse n'est pas mise à exécution les paiements ne seront pas faits.

Si le mot "*shall*" est bon pour signifier "devra déposer" il doit être bon pour dire "devra construire," et cependant il est laissé au sujet du dépôt et rayé lorsqu'il s'applique à la construction. Il doit y avoir un but dans cela; ceci est une obligation statutaire qui impose un devoir dont le gouvernement du jour peut exiger l'accomplissement comme il le peut de tout devoir dont l'exécution lui est confiée.

J'avais oublié un état que l'on m'a remis entre les mains et sur lequel je vais attirer votre attention. J'ai parlé de la valeur des terres le long de la section des prairies, qui, naturellement doivent être d'une valeur plus grande que les terres que le premier syndicat aurait à prendre pour le fardeau additionnel et la responsabilité additionnelle dont il se chargerait sur toute la longueur de la ligne. Nous prendrons la section canadienne. Or voici un calcul fait sur la nouvelle proposition. Nous allons évaluer la concession des terres pour la section de la prairie, à $1 l'acre, et tout le monde admettra que ce chiffre est ridiculement bas.

M. MILLS. C'est cela.

Sir JOHN A. MACDONALD. Oui, ce prix est ridiculement bas pour les terres situées en dedans d'une distance de vingt-quatre milles de chaque côté de la section des prairies; ces terres devront valoir beaucoup plus qu'un dollar l'acre lorsque le chemin sera construit. La subvention en espèces, 900 milles à $733.33 par mille, sera de $6,000,000, et la concession de terres 10,000 acres par mille, pour 900 milles à $1 l'acre sera de $9,000,000 formant en tout pour la construction de la section des prairies, à $1, l'acre $15,600,000. Si vous évaluez le terrain à $2 l'acre, et c'est beaucoup trop bas à en juger par les estimations des honorables messieurs de la gauche. La subvention en espèces et la concession

de terres à $2 l'acre, fera en tout $24,600,000. Evaluez les terres à $3.18 l'acre et elle s'élèvera à $28,620,000, formant en terres et en argent $35,220,000, de sorte que pour la construction, de la section peu coûteuse, la section facile, la section qui peut être exploitée avec profit, à $1 l'acre, la compagnie recevra $17,333.33 par mille ; à $2 l'acre, elle aura $27,333,33 par mille, et à $3.18 l'acre, elle aura, $39,133 par mille. Et ces prix seraient donnés par les honorables messieurs de la gauche qui disent que cette section peut être construite moyennant $8,110 par mille.

Sir ALBERT SMITH. Combien votre compagnie reçoit-elle en vertu de votre proposition ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Lorsque la Chambre a discuté la répartition de la subvention, on a prétendu qu'une somme disproportionnée était accordée à MM. Stephen et Cie., et cette offre a été faite pour faire croire au public que cette somme est excessive. Croyant, comme doivent le croire tous ceux qui examinent cette offre, que l'intention des soumissionnaires est de ne construire que la section des prairies, je vous ai démontré que le prix de construction de toute cette section devra varier entre $17,000 et $39,000 par mille selon les divers prix auxquels les terres ont été estimées par acre. Ceci n'est que pour la section des prairies. La raison pour laquelle la somme accordée dans le contrat primitif pour cette section a été fixée à un chiffre élevé, c'est que cette section doit être construite de suite et que les travaux doivent être poussés avec vigueur. C'est la section qui ne peut être construite que la première, et jusqu'à ce qu'elle soit construite, la population qui devra, croyons-nous, s'empresser de chercher un refuge et un abri dans notre Nord-Ouest, ne pourra s'y rendre. Il est de la plus grande importance, aux yeux du gouvernement, que ce chemin soit construit immédiatement. Cette subvention considérable a donc été accordée pour la section des prairies, dans le but d'engager les entrepreneurs à pousser les travaux de ce chemin avec rapidité et à le terminer dans l'espace de trois ans, et les entrepreneurs se sont déclarés prêts à le faire s'ils obtenaient le contrat avant le 1er janvier. Ils le termineront aussitôt que possible après ce délai. Ce n'est pas un mal que cette section soit mieux payée que les autres pourvu que les garanties soient bonnes ; que le capital soit entre les mains d'hommes d'honneur, possédant des fortunes, peu importe où l'argent sera appliqué. La répartion a été ainsi faite dans le but de hâter la construction des 1,000 milles à travers les fertiles prairies du Nord-Ouest, de façon à permettre à la population de s'y rendre immédiatement. Et, il faut bien se rappeler que la compagnie ne peut avoir de terres dans la région du lac Supérieur, ni dans la Colombie anglaise, où les terres ont été décrites par les honorables messieurs de la gauche, comme sans valeur, cette province étant une "mer de montagnes." En conséquence toutes les terres qui doivent être concédées se trouvent dans la région des prairies, et nous nous efforçons, à l'aide de concessions de terres dans cette région, d'engager la compagnie à construire ce chemin et autant d'embranchements qu'elle peut en construire. Le but principal est non seulement d'avoir la ligne se prolongeant de l'est à l'ouest, mais d'assigner à la compagnie des terres qui devront être choisies conjointement par le gouvernement et par elle-même. Pour l'encourager à construire des embranchements nous lui donnons une subvention considérable et d'une grande valeur, afin que toute cette région soit non-seulement ouverte de l'est à l'ouest, mais qu'elle soit sillonnée par des tronçons se dirigeant vers le nord ou vers le sud jusqu'à de grandes distances à l'intérieur.

J'entends derrière moi une voix qui dit qu'ils construiront ' ' du ac Supérieur en même temps. Nous avons eu bien soin d'y voir. Je crois que ceux qui ont signé le premier contrat sont des hommes d'honneur possédant de grandes fortunes, et qui ne voudraient pas perdre leur réputation, leur prestige, et leur crédit sur les marchés monétaires de l'univers, en ne remplissant pas les obligations de leur contrat. Mais nous étions convaincus que nous n'avions pas le droit de nous contenter de leur parole, et nous avons stipulé dans le contrat que le gouvernement commencera à l'extrémité de la ligne du Pacifique, probablement à Callendar Station, et procèdera vigoureusement, d'une façon régulière, et de telle manière que les progrès annuels, n'assureront pas l'achèvement des travaux au bout de dix ans, mais seront tels qu'ils pourront démontrer au gouvernement la possibilité d'achever en dix ans le chemin du lac Supérieur. Il faut se souvenir que ceci est un seul et même contrat et non un contrat qu'on puisse séparer. C'est un contrat qui a pour but de construire les sections est et ouest. Il a pour but de construire ces deux sections, et si la compagnie ne remplissait pas l'obligation qu'elle a prise, quant au chemin du lac Supérieur ou quant à la section des prairies, elle n'aurait aucun droit d'exiger la subvention en espèces ou en terres, pour le montant d'ouvrage qu'elle aurait pu faire dans la prairie. Si elle ne remplit pas ces obligations dans une section, lors même qu'elle aurait construit le double du nombre de milles qu'elle aurait promis de construire dans la prairie, et qu'elle les aurait achevés à notre satisfaction, lorsqu'elle viendra réclamer les terres ou l'argent, si elle n'a pas poussé vigoureusement les travaux dans la section du lac Supérieur, et construit chaque année une proportion de cette section par année, suffisante pour nous convaincre que les travaux seront terminés à temps, nous lui dirons : Vous n'y êtes pas—vous n'aurez pas cet argent ; il est vrai que vous avez construit la section des prairies, mais vous avez échoué dans toutes les autres parties du chemin qui doivent être continuées *pari passu* et nous ne vous donnerons ni un dollar ni un acre de terre, parce que, bien que vous ayez construit toute la ligne dans la section des prairies, vous avez déplorablement failli dans les autres parties de la ligne."

Afin de produire un grand effet à l'aide des nouvelles propositions, les adversaires du projet primitif ont retranché la 15ème clause qui se lit comme suit :

"Pendant 20 ans à partir de cette date, la construction d'aucune ligne de chemin de fer ne sera autorisée par le gouvernement fédéral au sud du chemin de fer Pacifique canadien, à partir d'aucun point sur ou près la ligne du chemin de fer Pacifique, excepté telle ligne qui, se dirigerait vers le sud-ouest ou à l'ouest sud-ouest ; ni en dedans de 15 milles à partir du 49ème degré de latitude. Et advenant l'établissement de toute nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront faites pour continuer cette prohibition après cet établissement jusqu'à l'expiration de la dite période."

Cette clause avait été insérée après mûre délibération pour la même raison que nous avions demandé au parlement de construire le chemin de fer. Nous désirons et le peuple désire avec nous, que le chemin, lorsqu'il sera construit, soit un chemin canadien ; la grande artère du trafic canadien, pour le transport des richesses et du commerce de l'ouest jusqu'à la mer à travers le territoire canadien. Autant que nous pourrons l'empêcher nous ne permettrons pas qu'il soit construit dans l'intérêt des chemins de fer des Etats Unis. Nous désirons garder sur notre propre chemin aussi longtemps que nous pourrons légitimement le faire passer tout convoi venant du pied des Montagnes Rocheuses, et je suis heureux de savoir que l'une des régions les plus fertiles et peut-être la plus fertile de toutes, se trouve en plein sur le versant est des Montagnes Rocheuses—chargé de marchandises provenant de la Colombie-anglaise en destination de l'est. Nous croyons que ce chemin pourra transporter les marchandises à des prix aussi réduits et répondre aux besoins du trafic tout aussi bien que les chemins de fer américains peuvent le faire. Mais nous désirons garder le commerce de notre côté, que pas un seul convoi qui passera sur le chemin de fer du Pacifique canadien n'aille aux Etats-Unis, si nous pouvons l'empêcher, mais qu'il traverse plutôt notre propre territoire afin que nous puissions augmenter la richesse et la population de Montréal, Québec, Toronto, Halifax et Saint-Jean, au moyen d'une grande voie ferrée

lanadienne, profitant autant que possible du mouvement du commerce dans le pays.

Je ne prétends pas dire que nous puissions empêcher c'établissement de voies de communications moins dispendieuses. Il n'y a rien qui puisse empêcher la création d'autres chemins de fer de s'établir et d'être mis en opération à travers le continent, dans notre propre pays. Notre Confédération est aussi grande que toute l'Europe, et il vaudrait autant dire que le chemin de fer de Paris à Moscou peut répondre aux besoins de toute l'Europe que de prétendre que ce chemin de fer répondra à tous les besoins du Nord-Ouest. Dans la suite des temps il y aura place dans cette région pour autant de chemins de fer qu'il en existe en Europe, et s'il y a une tentative—la tentative serait futile—de la part du chemin de fer Pacifique Canadien d'imposer des tarifs et des taxes excessifs, ce serait une folie qui serait bien vite exposée par la construction de lignes rivales à l'est et à l'ouest, lesquelles ouvriraient notre pays dans toutes les directions et suffiraient amplement à empêcher la possibilité d'un monopole comme celui dont les honorables messieurs de la gauche ont fait un tel épouvantail.

J'allais dire qu'un convoi partant du pied des Montagnes-Rocheuses pourrait être dirigé par une ligne traversant le pays dans une direction sud-est vers les chemins de fer des Etats-Unis. L'honorable monsieur dit que ce sera pour vingt ans seulement; mais j'allais dire qu'un convoi partant du pied des Montagnes Rocheuses pourrait être allégé d'une partie de son chargement au profit d'une ligne se dirigeant vers le sud-est et les Etats-Unis, et ce serait autant de trafic qui serait enlevé au profit de la république voisine, et à quelques milles plus loin une autre ligne pourrait être raccordée avec une autre ligne américaine, et ainsi de suite, de sorte que longtemps avant d'arriver à Winnipeg ou à la rivière Rouge, la majeure partie du commerce serait enlevée à notre ligne au profit des lignes américaines.

Le Rhin, ce magnifique fleuve s'élançant avec fierté de sa source, traverse les plus belles parties de l'Europe, et cependant il finit misérablement sa carrière, et se perd dans les sables en s'approchant de la mer, tel serait le sort de notre chemin de fer du Pacifique, si nous le soumettions aux saignées que voudraient lui pratiquer les lignes tributaires de lignes étrangères. Ces lignes tributaires alimenteraient les lignes étrangères, ajouterait à la richesse étrangère et augmenterait le revenu des pays étrangers en transportant ailleurs notre commerce, jusqu'à ce qu'arrivé aux gares extrêmes dans l'Ontario et à Montréal, il serait tellement affaibli qu'il mourrait presque d'inanition. Nul homme jouissant de ses facultés ne voudrait entreprendre de construire 450 milles de chemin dans cette région aride au nord du lac Supérieur, et l'exploiter pendant dix longues années lorsqu'il sait qu'à moins d'imposer quelque restriction à la construction de ces lignes, pas une livre de fret n'irait au Nord-Ouest, mais qu'au contraire, tout irait aux Etats-Unis. Nous en aurions bien une faible part, mais la majeure partie du commerce, irait par la ligne favorite des honorables messieurs de la gauche à travers le territoire américain, sans que nous ayons aucun espoir qu'il revienne au Canada par le Sault Sainte-Marie.

Nous savons quel somme énorme d'argent possèdent les capitalistes américains engagés dans les entreprises de chemins de fer aux Etats-Unis. Nous avons eu des preuves des rivalités insensées qui ont existé parfois entre certaines grande compagnies de chemin de fer dans ce pays. Nous les avons vu exploiter des chemins de fer dans des conditions ruineuses dans l'espoir de s'écraser mutuellement. Avec notre chemin, alimenté par une population d'à peine 4,000,000, avec un pays, et une finance qui sont encore dans leur enfance, comment pourrions-nous lutter contre les capitalistes de tous les Etats-Unis? Quel avantage ces derniers n'auraient-ils pas sur nous? Les Américains offriraient de transporter les marchandises pour rien. Ils iraient même jusqu'à payer les producteurs pour les engager à expédier leurs produits par ces chemins. Le fret n'irait pas tout par le Sault Sainte-Marie. Il irait à Chicago. Il irait par une centaine de voies différentes.

Il s'écoulerait à travers les Etats-Unis, jusqu'à New-York Boston et les autres ports, et après qu'il aurait été prouvé que notre chemin est inutile, les capitalistes américains viendraient peut-être acheter notre ligne comme ils en ont acheté d'autres. On ne peut empêcher que les lignes de chemin de fer et de télégraphe soient achetées par les capitalistes étrangers. Ces derniers peuvent obtenir le contrôle de nos marchés et nous enlever le commerce qui devrait se diriger du grand Ouest par les chemins de fer canadiens jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Grâce à leurs richesses énormes, leurs capitaux énormes, dépassant le revenu d'un très grand nombre de gouvernements les mieux posés de l'Europe, ils pourraient pendant une période d'années réduire leurs tarifs à un chiffre si modique, que notre chemin de fer, les entrepreneurs, la compagnie seraient ruinés, et qu'il leur serait tout-à-fait impossible de continuer la lutte. Et qu'y a-t-il de plus misérable dans n'importe quel pays qu'une compagnie de chemin de fer insolvable. Qu'est-ce qui pourrait être plus regrettable plus déplorable et plus ruineux pour l'avenir du pays que la mise en vente des valeurs de compagnies en banqueroute? Ces compagnies ne pourraient pas s'approvisionner, elles ne pourraient pas renouveler les rails, elles ne pourraient pas entretenir leurs chaussées en bon état d'entretien, et elles ne pourraient pas conserver leur matériel roulant en bonne condition. Le chemin diminuerait, diminuerait, diminuerait tant qu'il deviendrait une proie facile pour cette coterie. Nous ne saurions courir un tel risque.

Nous avons vu ce qu'une coterie commerciale a fait pour le blé à Chicago. Elle a augmenté le prix des aliments nécessaires à la vie, elle a maintenu pendant un an le pain du pauvre à un prix élevé afin de réaliser des profits aux dépens des ouvriers pauvres de l'Europe et de tout le reste de l'univers Dans le cas actuel on se trouverait en présence d'une autre association semblable, mais infiniment plus riche, possédant un capital beaucoup plus considérable, et étant encore beaucoup plus dépourvue de scrupules—et c'est un fait bien établi et bien prouvé, qu'il n'y a pas d'hommes plus dépourvus de scrupules, ni plus insoucieux des conséquences que les spéculateurs et les propriétaires de chemin de fer des Etats-Unis. Les mesures que nous avons prises lorsque nous avons décidé que ce chemin ne serait pas dépouillé de son trafic de la manière que je viens d'indiquer. étaient essentiellement une question de précaution, une question de légitime défense et une question de nécessité. Ce chemin aura franc jeu pendant vingt ans à partir d'aujourd'hui, et pendant dix années seulement à partir de la date de son achèvement; et il doit être protégé contre ceux qui voudraient lui voler tous ses profits, tous les gains, les gains légitimes, que la compagnie espère réaliser avec cette entreprise sur les capitaux qu'elle doit y placer. Ceci n'a été fait que pour la protéger pendant les dix premières années où son trafic sera encore à l'état d'enfance. Nous savons parfaitement bien qu'il s'écoulera un grand nombre d'années avant qu'une population nombreuse soit fixée dans cette région et les dix premières années ne rapporteront pas de profits; nous savons parfaitement que tous les efforts. toute l'habileté administrative de la compagnie devront être mis en œuvre pour permettre à la compagnie de retirer des sections est et ouest, des profits suffisants pour la rémunérer raisonnablement en proportion de ses dépenses et de sa responsabilité durant ces dix années. Afin de lui procurer des chances raisonnables de succès nous avons pourvu à ce que le parlement fédéral, notez bien—nous ne pouvons contrôler aucun autre parlement nous ne pouvons contrôler l'Ontario—nous ne pouvons contrôler le Manitoba—donne pendant les dix premières années après la construction du chemin, à cette entreprise, à laquelle il accorde tant d'argent

et une étendue si considérable de terres, une chance raisonnable de pouvoir exister.

Le fait même que ces messieurs veulent conclure ce marché et le fait qu'ils consentent à construire le chemin dans ces conditions démontre qu'ils n'ont pas l'intention d'exploiter la ligne à l'est de la rivière Rouge. Il leur est facile de permettre la construction et l'exploitation de chemins de fer se raccordant à la ligne-mère dans les prairies, de tout chemin de fer local de colonisation destiné à subvenir aux besoins du pays situé le long de la ligne de l'est à l'ouest. Le trafic local et le transport que le chemin de fer pourra avoir entre Jasper House et la rivière Rouge suffiront amplement à l'alimenter et ces messieurs peuvent très facilement dire : "Nous n'avons pas besoin de ces exemptions." Mais, M. l'Orateur, s'ils doivent construire le chemin au nord du lac Supérieur, s'ils ont l'intention de le construire et de l'exploiter pendant dix ans, ils ne doivent pas chercher à priver ce chemin du trafic nécessaire à son alimentation, car ce chemin serait absolument sans valeur pour eux. Son trafic serait enlevé longtemps avant qu'une seule livre de marchandise eût traversé la rivière Rouge pour passer sur le territoire canadien. Ceci est l'une des preuves innombrables dont l'évidence est patente à la face même du second contrat, démontrant que ce n'est pas un contrat *bona fide*, que ce n'est pas une offre *bona fide* et honnête de construire le chemin sur le territoire canadien ; mais c'est une offre de construire un chemin qui devra mettre à exécution le programme formulé par les honorables messieurs de la gauche. Il a été fait dans ce but, et dans ce but seulement. La clause suivante, M. l'Orateur, est la seizième......

UN DÉPUTÉ. Il est six heures.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne crois qu'il soit à propos que je divise mon discours pour le recommencer demain. J'aurai sans doute occasion de parler encore sur cette question. Je puis dire cependant que mon honorable ami de la gauche a bien feint l'indignation—comme il feint toujours bien—lorsque j'ai proposé que les ordres du jour cédassent le pas à la discussion de cette question. Il a pris la Chambre et le pays à témoin de la perversité de notre conduite. C'était très bien joué, mais c'était très significatif, car l'honorable monsieur nous avait bien et dûment avertis, lorsque nous siégions en comité qu'il avait l'intention de parler longtemps sur cette question lorsque vous occuperiez le fauteuil.

Nous ne désirions rien faire, mais nous voulions donner toute la latitude possible à la discussion, et Dieu sait que nous avons accordé toute la latitude possible. Mais nous voulions procéder. Je savais très bien que la discussion serait reprise lorsque vous seriez au fauteuil, et tout ce qu nous voulions, c'était de ne pas perdre de temps. Nous n'avons jamais été assez fous de croire que cette seconde proposition ne serait pas amenée devant la Chambre. Tout honorable député pouvait l'amener. Les parties ellesmêmes pouvaient présenter des pétitions exposant qu'elles avaient fait l'offre. Nous voulions continuer le débat.

J'en appelle aux députés, comme à des patriotes, comme à des hommes qui ont en mains les destinées de la patrie, de ne pas se laisser aveugler, de ne pas se laisser jouer, de ne pas se laisser induire en erreur par un artifice aussi ingénieux que déshonorant. Je sais que nous pouvons en appeler à nos compatriotes ; je sais que nous pouvons en appeler au patriotisme du peuple du Canada. Nous pouvons lui dire que nous voulons avoir une ligne qui reliera Halifax avec l'océan Pacifique. Nous pouvons lui dire, même par la bouche de nos ennemis, qu'à même nos terres nous pouvons payer vingt fois chaque montant pris dans le gousset du peuple, et nous pourrons avoir un grand chemin de fer Pacifique. Et nous l'aurons.

Laissez-moi établir un contraste. L'on vous demande d'adopter une ligne partant des Etats-Unis et retournant aux États-Unis. L'on vous demande d'accepter une ligne par laquelle le commerce de l'est va aux Etats-Unis et par laquelle les profits légitimes de la section du lac Supérieur seront détruits. L'on vous demande d'accepter une ligne par laquelle le commerce de l'ouest s'en ira aux Etats-Unis. M. l'Orateur toute cette affaire est une tentative de détruire le chemin de fer du Pacifique. Je puis compter sur l'intelligence de la Chambre et sur le patriotisme du peuple, je puis compter non-seulement sur le patriotisme, mais encore sur le bon sens du peuple pour mener à bonne fin un arrangement qui nous procurera tout ce dont nous avons besoin, qui satisfera toutes les aspirations légitimes, qui nous donnera un Canada grand, prospère, uni, riche, progressant et se développant au lieu de nous rendre tributaires des lois américaines, des chemins de fer américains, de la servitude américaine, des tarifs américains, et de tous les petites et les grandes supercheries auxquels les Américains ont l'habitude d'avoir recours pour ruiner notre entreprise.

Regardez ce tableau et regardez l'autre. Je sais quel choix sera fait par le peuple du Canada. Et je crois qu'avant les élections générales de 1883, les honorables messieurs de la gauche essaieront à faire oublier au peuple, ce complot de publicains. Ils avaleront leurs propres paroles devant le peuple comme ils essaient actuellement de les avaler, relativement à la politique nationale—et en ce faisant ils s'aliéneront l'estime et le respect du deuple du Canada.

M. BLAKE propose l'ajournement du débat.

La Chambre s'ajourne à six heures.

IMPRIMERIE DE MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.